

RESUMEN

Con esta tercera y última parte se concluye el análisis sobre el comercio que se desarrolló entre La Habana y los países neutrales (1801 y 1815), después de firmarse el Tratado de Amiens. Se argumenta, además, la influencia que tuvieron en este la continuidad de las guerras napoleónicas y el conflicto anglo-norteamericano en los intercambios comerciales, así como la trascendencia de estos sucesos en la economía regional y la población, a partir de la actitud asumida por las autoridades de Cuba durante este período.

Palabras clave: *La Habana, comercio con neutrales, Cuba, comercio, comercio angloamericano*

ABSTRACT

This third and final part concludes the analysis of trade that took place between Havana and neutral countries (1801 and 1815) after the signing of the Treaty of Amiens. It also discusses the influence that the continuation of the Napoleonic Wars and the Anglo-American conflict had on trade exchanges, as well as the significance of these events on the regional economy and the population, based on the attitude adopted by the Cuban authorities during this period.

Key words: *Havana, trade with neutrals, Cuban trade, Anglo-American trade*

La Habana: el comercio con Inglaterra y los Estados Unidos de América después del Tratado de París 1763-1815 (tercera parte)

César Alonso Sansón¹

Nuevas restricciones al comercio con neutrales

Al período de libre comercio y de amplio intercambio de los productos respectivos entre las Trece Colonias y Cuba, siguió la restauración del monopolio de Cádiz y siete años de decadencia mercantil. Sin embargo, la restauración temporal de las *Leyes de Indias* no significó mucho en la práctica. El 20 de diciembre de 1801 fondeaba frente al Morro el navío de 90 cañones *Argonauta*, portando la noticia de haberse firmado el Tratado de Amiens entre Inglaterra, Francia y España, y el 24 se publicaba por bando el artículo 11 que fijaba los términos de las hostilidades en orden a las capturas hechas en todos los mares por las potencias beligerantes. En este contexto quedó nuevamente prohibido el comercio con neutrales, incluyendo a los norteamericanos, bajo los términos de la Real Orden de 20 de abril de 1799.²

Aunque el 8 de enero de 1801 quedó aprobaba una medida extraordinaria para importar ropa y otros artículos de comercio, la Ley de 4 de diciembre de 1801, firmada en Aranjuez, suspendía el trato con extranjeros. De ello se advirtió al marqués de Someruelos, pero la realidad cubana hizo inalterable la libertad comercial. Los mercaderes de Cádiz intentaron influir, creyendo que volverían a su anterior posición dominante, pero, después de una probada libertad económi-

¹ Especialista y responsable de la Sección de Arqueología Subacuática del Gabinete de Arqueología, Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana. E-mail: cesar@patrimonio.ohc.cu

² Archivo Nacional de la República de Cuba (ARNAC). Reales Cédulas y Órdenes de S. M. 1801-1802. Libro 15, fol. 203r.

ca vivida por la Isla durante la ya larga etapa de comercio neutral y el retorno de las prohibiciones seculares, era imposible. Desde La Habana insinuaban abiertamente, a inicios de 1802, que no había disposición de abandonar el comercio neutral, pues entendían el sistema ya instaurado como un verdadero contrato entre naciones donde se pactó dar y recibir (Marrero, 1978). Hasta tanto se autorizó el comercio con el extranjero, en 1818, la disputa entre comerciantes y autoridades sobre la conveniencia de permitir o no el trato con los norteamericanos y demás neutrales permanecería sobre la mesa de negociaciones.

Un primer paso hacia la aplicación de la Ley de diciembre de 1801 fue dado el jueves 7 de enero de 1802, cuando el *Papel Periódico de La Habana* anunciaba, por orden del gobernador, que todas las personas, nacionales y extranjeros, que no estaban autorizados a permanecer en la Isla, tenían hasta un mes para abandonarla. No así para los comerciantes, que tenían hasta 60 días para cerrar sus compromisos mercantiles con las embarcaciones neutrales ancladas en la bahía con mercaderías.

El 13 de enero de 1802, el gobernador atendía una representación signada por 32 comerciantes que, a título de varios consignatarios e interesados, pidieron la descarga de todas las naves neutrales, a la vez que objetaban el memorial de Gabriel Raimundo de Azcárate como apoderado del Consulado y del Comercio de Cádiz, que intentaba frenar la solicitud. Someruelos y el intendente fueron radicales al no permitir que entraran naves extranjeras, pero tomaron la juiciosa decisión de aceptarlo transitoriamente a cambio de que volvieran con frutos y efectos nacionales. En fin, decidieron pasar por alto el mandado real hasta que hubiese suficiente abasto de mercaderías españolas, y que el comercio con el vecino país avanzara siempre que faltasen estas. Gracias a dicha resolución, el tráfico exterior se mantuvo

casi en su totalidad, pues España carecía de medios y buques para abastecer la Isla.³ Si en 1801 había 1015 buques en operaciones mercantiles, en 1802, según los hacendados, debían aproximarse a ese valor para lograr sus expectativas.

Durante ese año tuvo lugar un debate que clamaba por un comercio con territorios hispano-americanos y con España, a la vez que deseaba eliminarlo con los extranjeros, bajo determinadas condiciones. El precio del azúcar, antes y después de suscrita la paz, fue una condicionante que alertó a los comerciantes, pues, sin el auxilio de extranjeros, sería muy difícil extraer la cosecha. Desde el mes de marzo de 1802 prosperaron varias quejas, porque el cierre del puerto a los buques norteamericanos acrecentaba las penurias y la escasez de harina, manteca y arroz. La paz brindaba esperanzas de una rápida recuperación y esperaban que desde Buenos Aires y Nueva Barcelona viniera el apetecido tasajo destinado al sustento de los esclavos y la población, el arroz de Campeche y Nueva Orleans, la manteca y la harina de Nueva España. De este último producto existían, el 14 de mayo, en la capital, solamente 5000 barriles, cantidad suficiente para un mes, según podemos constatar por un informe escrito el 21 de aquel mes, al mismo tiempo que daba cuenta de la descarga de harina efectuada en varios buques despachados en los Estados Unidos de América para suplir la falta, así como la entrada, días antes, de 1429 tercios, amén de los 2000 tercios cargados en la fragata *Presidente* desde Veracruz.⁴

Lo cierto es que continuaron entrando buques neutrales con harina norteamericana, pues la capital no podía prescindir de ella. Era un renglón tan importante como la carne, el maíz o el arroz, inclusive el hielo, por la importancia que representaba para la salud y el bienestar público.⁵ Los contratos rubricados para empedrar las calles con guijarros, en cuyas cláusulas admitían

³ ARNAC. Junta de Fomento, leg. 73, exp. 2795. *Expediente sobre la suspensión del tráfico por neutrales y sobre expulsión de personas, buques y efectos extranjeros*. La Habana, 1802.

⁴ Archivo Histórico de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana (AHOH). *Actas Capitulares del Ayuntamiento de La Habana (ACAH)*. Cabildo ordinario de 21 de mayo de 1802, ff. 49v-50r.

⁵ ARNAC. Junta de Fomento, leg. 72, exp. 2793. *Expediente sobre la introducción de hielo de los Estados Unidos de América para bebidas frescas*. 1801. "[...] Nada más agradable que las bebidas heladas en los tiempos de calor y nada quizá más fácil para la opulenta Habana que gozar de este consuelo en su riguroso estío [...]". Así decía Francisco Arango en un informe dirigido a los priores y cónsules pidiendo que se permitiera la entrada de este producto, proveniente de Nueva York, como importante proveedor de Charleston y otras ciudades de la Unión. En época del marqués de La Torre, Veracruz y Boston surtieron a La Habana con algunas porciones, pero las guerras menguaron su entrada. Apuntaba que era un producto saludable y refrescante que evitaba las adversas consecuencias del sofocante calor y las enfermedades como la disentería. Para su conservación se construían pozos en la tierra con determinadas normas que prolongaban su uso. En

importarlo desde los Estados Unidos de América, tuvieron problemas por las medidas aplicadas contra sus buques, a tal extremo, que rechazaban traerlo porque no cubrían los gastos hechos en el armamento, el trasiego y la navegación. Como sucedió en otros tiempos, los buques neutrales se retenían por tiempo indefinido y solo después de acalorados debates descargaban bajo estricto ambiente de fiscalización y tolerancia del gobernador y el intendente. El proteccionismo de los productos españoles en América y España florecía en cada escrito y reclamo presentados ante la Junta de Gobierno y el Consulado. Todo indicaba que el bienestar y la abundancia llegarían finalmente si prosperaban eficazmente los edictos para lograrlo.

En 1803, La Habana recibía 583 naves y despedía 647, para un 20,24 % de Europa y un 79,76 % de América, cifras que, comparadas con las del año 1801, arrojaban una diferencia de 410 y 257, respectivamente.⁶ En 1792, las importaciones superaban las de 1802, 1803 y las de los tres primeros meses de 1804 en 1 413 078 pesos. El comercio arrojaba el siguiente balance: La Habana importó de España productos valorados en 3 552 460 pesos 4½ reales y exportó 4 281 219 pesos 3 reales; de los puertos hispanoamericanos recibía 5 014 797 pesos 4 reales, y expedía 1 546 446 pesos 3½ reales. Desde las colonias extranjeras se recibían mercancías por el valor de 3 752 719 pesos y salían 2 281 012 pesos 4 reales en frutos nacionales. Así quedan desglosados en valores:

Resumen de entradas					
	De guerra	Correos	Mercantes	Extranjeros	Total
De Europa		2	113		118
De América	6	13	364	82	465
Resumen de salidas					
Hacia Europa	2	13	169	12	196
Hacia América	2	13	169	12	196

Buques arribados y despachados en La Habana en 1803							
De España		De América		Hacia Europa		Hacia América	
Cádiz	28	Campeche	89	Cádiz	67	Campeche	79
Málaga	22	Nueva Orleans	67	Málaga	24	Nueva Orleans	44
Canarias	17	Veracruz	42	La Coruña	28	Veracruz	17
La Coruña	14	Montevideo	37	Barcelona	18	Florida	15
Barcelona	12	Florida	19	Santander	21	Trujillo	9
Santander	12	Trujillo	12	Canarias	18	Montevideo	8
Sevilla	4	Nueva Barcelona	7	Sevilla	4	Cartagena	7
Tarragona	3	Portobelo	6	Gijón	2	Puerto Rico	6
Gijón	2	Puerto Rico	6	Ferrol	1	Guaira	5

marzo de 1806 se presentó una compañía de norteamericanos representada por William Savage, solicitando prebendas exclusivas por 10 años y, en 1811, otro informe recomendaba privilegiar a un extranjero o a un español durante 7 años, lo cual se redujo a 2, según un anuncio publicado el 1 de marzo de 1814. Dos años después, el 16 de enero de 1816, Federico Tudor acudía al Consulado buscando privilegios para importarlo y comprometiéndose a traer todas las maderas y utensilios para construir un depósito donde almacenarlo. Tudor era, desde 1810, el único proveedor del producto con libertad de derechos, junto con su apoderado Nathaniel Fallowen “sujeto de conocido abono y de bienes raíces”.

⁶ ARNAC. Junta de Fomento, leg. 72, exp. 7292. *Expediente sobre los perjuicios que sufrirá la población y el comercio si se suspende el tráfico con neutrales en Matanzas*. 1801.

Vigo	2	Buenos Aires	2	Tarragona	1	Nueva Barcelona	5
Cartagena	1	Pensacola	2	Extranjeros	12	Portobelo	5
Mallorca	1	Puerto Cabello	2			Villa Hermosa	3
		Villa Hermosa	2			Omoa	2
		Guaira	1			Pensacola	2
		Omoa	1			Buenos Aires	1
						Chagre	1
						Puerto Cabello	1
						Tabasco	1
Total:	118		311		196		211

Puertos de España							
	Importaciones		Exportaciones			Totales	
	Pesos	Reales	Pesos	Reales		Pesos	Reales
Cádiz	1 390 163	4 ½	1 584 760	4 ½		2 974 925	1
Málaga	510 425		322 068	½		832 493	½
Barcelona	474 887	¾	928 785	7		1 403 672	7 ¾
La Coruña	138 920	3 ½	300 721	5		439 642	½
Santander	550 310	2	583 129	4		1 333 433	6
Canarias	307 192	3 ½	420 749	6		727 942	1 ½
Cartagena de Levante	745	4	-	-		745	4
Vigo	17 442	2	-	-		17 442	2
Tarragona	54 610	6	25 902	3		80 522	1
Sevilla	70 878	2 ½	46 142	4		117 020	6 ½
Gijón	17 491	4	8758	2		26 249	6
Mallorca	19 383	3 ½	-	-		19 383	3 ½
Alicante	-	-	22 591	6		22 591	6
Ferrol	-	-	21 324	1		21 324	1
Tortosa	-	-	16 285	-		16 285	-
Total de Europa:	3 552 460	4 ¼	4 281 219	3	Total general:	7 833 679	7 ½
Puertos de América							
Veracruz	2 077 790	5 ½	401 102	3		2 478 893	½
Cartagena de Indias	295 217		65 324	5 ½		360 541	5 ½
Nueva Orleans	329 056	2	241 875	1		570 931	3
Florida	36 828	5 ½	24 466	4		61 295	1 ½

Puerto Rico	49 765	5	29 620	7		79 386	4
Guaira	15 132	1	34 702	3 ½		49 834	4 ½
Puerto Cabello	-	-	33 273	5		33 273	5
Portobelo	119 413	2	26 391	1		145 804	3
Pensacola	5820	4	3121	2		8945	6
Mobile	814	-	-	-		814	-
Nueva Barcelona	60 393	-	28 737	2		89 130	2
Trujillo	466 810	-	172 936	5		659 746	5
Omoa	-	-	6668	6		6668	6
Villa Hermosa	9031	½	12 395	6		21 426	6 ½
Chagre	2800	-	-	-		8836	-
Coro	1209	-	-	-		1209	-
Santa Marta	4372	6	-	-		4372	6
Campeche	711 962	7 ½	363 029	6		1 074 992	5 ½
Montevideo	828 380	5	96 764	2 ½		925 144	7 ½
Colonias extranjeras	3 752 719	½	2 281 012	4		6 033 731	4 ½
Total de América:	8 767 516	4 ½	3 827 458	7 ½	Total general:	12 594 975	4
Total general entre ambas zonas:						20 428 655	3 ¼

(Resumen general en que bajo la separación de puertos de Europa y América por entradas y salidas se demuestra el importe de las introducciones de cada una de estas procedencias y las exportaciones para ellas cuyos totales unidos manifiestan el del comercio). ARNAC. Junta de Fomento leg. 73, exp. 2807a. *Expediente sobre la gracia por S. M. a don Benito Patrón para introducir en esta isla diez mil negros y cinco barriles de harina americana por cada uno.* 1803.

Otra guerra con los ingleses. Afectaciones y prerrogativas al comercio

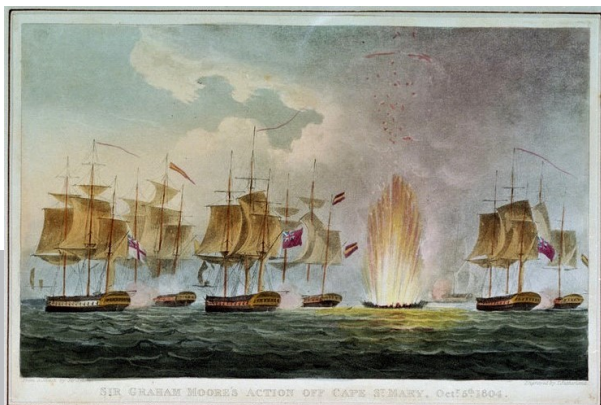
Al firmarse en 1802 la Paz de Amiens entre franceses y británicos, de la cual fue partícipe España, un acontecimiento truncó su corta duración.⁷

El 5 de octubre de 1804, las fragatas de la Armada Real *Clara*, *Medea*, *Fama* y *Nuestra Señora de las Mercedes*,⁸ que navegaban hacia Cádiz desde Montevideo con 4 000 000 de pesos de los comerciantes de Lima y Buenos Aires, fueron interceptadas en Cabo de Santa María, Portugal, por una escuadra inglesa al mando del comodoro Graham Moore. El resultado del encuentro

⁷ El deseo de mantener la paz y la neutralidad de los contendientes estuvo en tela de juicio prácticamente desde firmado el Tratado. Los oficiales de la marina inglesa se quejaban constantemente al gobernador de La Habana por la insistente persecución a que eran sometidos sus buques por los franceses, no solo en el Caribe, sino también al salir de la bahía hacia Europa, donde tenían que ser escoltados por naves de la Royal Navy. Este asunto se manifiesta en varias misivas enviadas por la oficialidad inglesa a Someruelos en 1803, a quien se acusó de violar la neutralidad y se le exigió prudencia y compromiso para enfrentar la situación. También criticaban aquellos el apoyo que recibían las desertiones de tripulantes ingleses y su permanencia en la capital sin sufrir la persecución de las autoridades. AGI. Estado 2, 58. *Carta del Gobernador de la Habana, marqués de Someruelos, a Pedro Cevallos, dando cuenta de la llegada a aquel puerto de la fragata de guerra inglesa Eoulus con un pliego del Contra-Almirante en Jamaica, Juan Tomás Duckworth, con quejas del Gobernador de Cuba por no haber querido devolver seis ingleses que se acogieron a aquella plaza, y por permitir que los buques franceses se armasen y tripularen en aquel puerto.* La Habana, 5 de octubre de 1803.

⁸ La fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* fue construida en el Arsenal de La Habana en 1786 y contó con 34 cañones.

fue la captura de las tres primeras y el estallido de la última con toda su carga, y la consiguiente muerte de 249 personas.⁹ Este hecho complicaría las relaciones entre Madrid y Londres, pues llevaría a una declaración de guerra, publicada por la *Gaceta de Madrid* el 14 de diciembre, que tendría su clímax en el combate naval de Trafalgar, el 21 de octubre de 1805, en el que la escuadra aliada hispano-francesa sucumbió ante la inglesa.



El suceso de Cabo de Santa María daría inicio a un nuevo conflicto entre España, Francia e Inglaterra. National Maritime Museum

De esa manera quedó prohibida la navegación de los buques mercantes españoles, dispuesta por las reales órdenes de 8 y 23 de noviembre de 1804, ante posibles riesgos de ser atacados por naves inglesas y por entenderse como declarada la guerra contra Inglaterra, solo permitiéndose ir a España a los que tenían condiciones marinerías idóneas, evadieran la persecución enemiga, no condujeran artículos de valor ni caudales en el registro y usaran derrotas inusuales y puertos de segundo orden. El resultado para Cuba fue su aislamiento y otra grave crisis en los negocios y la agricultura al cerrarse el arribo de los recursos a toda ruta nacional, de cabotaje o de altura, y quedar gran-

des volúmenes de bienes esperando ser extraídos por naves neutrales debido a la escasez de buques, incluyendo los hispanos. Las exportaciones quedaron prácticamente paralizadas debido a las medidas tomadas por los ingleses y los franceses contra el comercio neutral y cualquier buque, lo cual afectaría la participación norteamericana en el comercio nacional, que, aunque aliviaba en algo el escenario, no podía remediarlo totalmente.

Si en 1804 entraron en La Habana 889 naves foráneas y 104 españolas, en 1805 lo hacían 727 y 77, respectivamente, en 1806, 676 y 92 de uno y otro, y, en 1807, 733 entre ambos grupos. El bloqueo impuesto a los puertos cubanos y la constante captura de buques neutrales minaba la estabilidad socioeconómica de un país que, pese a contar con un excedente de víveres destinado a garantizar su seguridad y supervivencia, temía los efectos del asedio enemigo.¹⁰

Ante este nuevo escenario y previendo impredecibles efectos sobre el comercio queda signada en San Lorenzo, días después, la pragmática de 24 de diciembre de 1804, que autorizaba a diversas casas comerciales europeas y norteamericanas a despachar naves con frutos y efectos a los puertos habilitados de Cuba, y sacaran, al retorno, oro, plata, joyas y productos agrícolas hacia España y otros puertos neutrales de Europa y América. Antes de iniciarse el viaje, los capitanes tenían que solicitar al cónsul o vicecónsul español el certificado de notas o facturas con el número, la cualidad, el peso, la medida y el valor de los géneros transportados, con la advertencia de que se procedería en el decomiso íntegro si no los declaraban, mientras que las casas cargadoras disponían de dos meses para pagar los derechos, que estarían en consonancia con las leyes vigentes y el reglamento de libre comercio de 1778. De no existir arancel para un producto específico se evaluaría por la Aduana, con arreglo de su factura a partir del valor comparativo entre géneros análogos. Bajo tales disposiciones pedía

⁹ La noticia del suceso llegó a La Habana el 6 de enero de 1805 y fue publicada por orden del Gobierno en *La Aurora* el día 16.

¹⁰ El enfrentamiento naval ocurrido frente a Cojimar, el 23 de agosto de 1806, entre los buques ingleses *Aretusa* y *Anson*, y la fragata española *Pomona*, en el que esta es capturada después de salvarse en tierra el caudal que conducía desde Veracruz, es uno de los episodios más importantes derivado del inicio del conflicto entre ambas naciones. Así quedó reflejada de forma general la drástica disminución de buques que llegaron a La Habana desde los puertos europeos entre 1805 y 1807. Si en 1805 llegan de Cádiz, La Coruña, Málaga, Motril, Santander, Tarragona y Tenerife, en 1806 lo hacen de Cádiz, Tenerife y Vigo, y en 1807 de Cádiz y Tenerife, no así desde los puertos de América, que llenaron el vacío dejado por aquellos, aunque a criterio del intendente de la Isla si los neutrales hubieran hecho un comercio más expedito y libre con los mercados europeos, y hubieran extraído la totalidad de los frutos nacionales y peninsulares hacia otras regiones, las afectaciones al comercio nacional no hubieran alcanzado el valor que tuvieron por los embarazos y consecuencias de la navegación.

el monarca facilidades para estos productos neutrales, toda la asistencia y auxilios que necesitaran de su autoridad y protección, junto con las cautelas para semejantes casos.¹¹

Las casas comerciales agraciadas en Europa fueron: Duntzfelt y Compañía (Copenhague), Johann Labes (Dantzig), S. Abegg (Emden), Bohmann Hassel y George (Estocolmo), Martin Holtermann e Hijos (Gotemburgo), Thornton y Power (Hamburgo), Schwink y Koch (Konigsberg). En los Estados Unidos de América: Luke Tierman (Baltimore), Thomas C. Amory y Compañía (Boston), Eric y Luis Bollmann (Filadelfia), Summer y Brown (Filadelfia), John Henry Thompson (Nueva York).

Esta Real Orden estuvo secundada por otros preceptos de carácter doméstico que prosperaron desde el 31 de enero de 1805, como parte de varias representaciones hechas por la Junta. La principal estuvo formada por 13 cláusulas dispuestas por la Administración General de Rentas de Mar bajo venias del gobernador y el intendente desde el 8 de febrero, dirigidas a evitar abusos y facilitar cada operación de admisión y descarga en buques neutrales durante el tiempo que estuviesen cerrados los puertos, sin ser, de ninguna manera, extensivo el permiso a géneros factibles de ser decomisados. Desde aquel día de enero permitieron la entrada exclusiva de víveres y, por otro acuerdo, de 6 de marzo, se amplió al ingreso de jabón, clavazón, grasa y ropa ordinaria, y, desde el 23 del propio mes, de otros artículos que solo estaban concedidos al comercio nacional.

Una medida extrema aplicada meses antes, pero necesaria en estas circunstancias, fue el permiso proporcionado a los vecinos para que trajeran productos norteamericanos en naves con ban-

dera neutral, especialmente harina, entre ellos el conde de Mopox.¹² Esta escasez, que no fue tan grave como parece, proporcionó a los productores norteamericanos grandes ganancias por sus altos precios. Los neutrales fueron el puente entre proveedores y necesitados, que, a falta de los europeos, depositaban en aquellos la ilusión de recibir comestibles y utensilios esenciales para subsistir y desarrollar la industria nacional. Tal era la crisis y la especulación que, de mayo a junio de 1805, hubo un incremento sustancial del precio en los productos de mayor consumo: la arroba de arroz y el barril de carne porcina subían de 16 a 26 pesos, el barril de carne vacuna de 11 y 12 pesos a 16, el barril de harina subía de 12 y 16 reales a 20 pesos el más barato, el barril de jabón de 6 y 7 reales a 16 pesos y el barril de manteca de 5 y 5 ½ pesos a 16.¹³ Ese mismo año, la importación de productos extranjeros ascendió a 10 541 130 pesos¹⁴ y, hasta 1807, el estado de la Aduana ofreció un consumo de 27 507 761 pesos en géneros europeos, americanos y de contrabando, gracias, en parte, a la admisión en los puertos de Veracruz, Puerto Rico y Campeche de buques españoles despachados en La Habana con productos nacionales y extranjeros reexportados.

Parte de estas estadísticas la formaban las licencias otorgadas a la casa Gordon y Murphy para que expidiera sus buques en 1806 y 1807. Así, el 7 de noviembre de 1807, dicha casa, tras ser autorizada, envía a La Habana, desde Málaga, el bergantín americano *Spy*, de 150 toneladas, con frutos y caldos, cuyo capitán, Samuel Fowler, pudo retornar con dinero y productos nacionales a Europa y el pago exclusivo del flete de barajas. También participa el buque americano *Herald* (capitán Truman Bartlett), en un viaje de Málaga y Cartagena a Veracruz, a cambio de mercancías adquiridas en La

¹¹ ARNAC. Asuntos Políticos, leg. 9, exp. 11. *Real Orden concediendo permiso a varias casas de comercio del norte de América para despachar para todos los puertos de esta isla los buques que les conviniesen bajo de pabellón neutral con cualesquiera frutos y efectos sin excepción alguna, etc.* San Lorenzo, 24 de diciembre de 1804.

¹² AHOH. ACAH. Cabildo extraordinario de 9 de enero de 1804, ff. 8r-8v. Mopox había comprado en 1803 varios buques norteamericanos que utilizaría para traer harina a La Habana por la dispensa real que se le otorgó, entre ellos, los bergantines *María*, *Diligente* y *Clara*, y la goleta *Despacho*. Todos fueron naturalizados y comprados por un monto que oscilaba entre 5000 y 11 000 pesos. ARNAC. Protocolo Notarial de Marina. 1803, ff. 58r-59r. Otro agraciado para importar harina fue el comerciante Juan Madrazo, quien, el 5 de junio de 1808, introdujo desde Veracruz 700 tercios de harina en la goleta *Nueva Dolores*, dejando alistada la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes (a) Dos Hermanos*, el bergantín *San José* y tres buques menores con 6000 a 7000 tercios ya comprados. Estos tres últimos buques estaban habilitados desde marzo en el puerto para salir hacia Veracruz.

¹³ AHOH. ACAH. Cabildo ordinario de 7 de junio de 1805, ff. 256v-259v.

¹⁴ ARNAC. Reales Cédulas y Órdenes, leg. 42, exp. 25. *Real Orden haciendo varias prevenciones acerca de los estados generales que se remitieron del comercio de introducción y extracción hecho por este puerto en los años 804 y 805.* Madrid, 6 de agosto de 1807.

Habana con parte del efectivo obtenido en Nueva España. A España llevaría tabaco y cigarros del rey por cuenta de la Real Hacienda, para lo que dejaría reservada la cuarta parte del buque. En ambos casos, Francisco Herrera y Miguel Álvarez Poggio, sobrecargos de uno y otro bajel, enviaron al ministro de Hacienda copias de cada certificado entregado por los administradores de las aduanas españolas, con la descripción de cada efecto cargado y el pago de los derechos correspondientes dos meses después del viaje.¹⁵

El reinicio del comercio con Inglaterra

La paz con Inglaterra parecía llegar y, con ella, la esperanza de que muchos productos cubanos, especialmente el azúcar, saliera al exterior. En Matanzas, una importante plaza del sector, existían más de 180 000 cajas del fruto. Era primordial abrir el puerto al comercio neutral bajo reglas y condiciones convenientes, mientras durasen los motivos que provocaban el conflicto en España y, por ende, la reducción de sus arribos. Desde entonces, surgieron voces que clamaban por el intercambio comercial con aquella, opinión definida por la donación de 6 000 000 de pesos fuertes a Galicia y Cádiz, como ayuda a la causa hispana contra Francia.¹⁶

La situación política en Europa desde 1808 con las guerras napoleónicas había agregado nuevos matices al comercio en América, especialmente con Cuba, al no poder asumir España la compra ni el transporte de 250 000 cajas de azúcar, 70 000 bocoyes de miel y más de 80 000 quintales de café. Para extraer la inmensa cantidad de mercancías, decían las autoridades, necesitaban 800 buques de mediano porte, de los cuales vinieron 193, con una afectación de 50, que cayeron en manos enemigas. El único remedio en tales casos

era abrir nuevamente el comercio extranjero sin más restricción que la de extraer frutos coloniales sin límites a determinados artículos y rebajar los excesivos derechos que abonaban, incluyendo un 22 % de recargo por géneros foráneos enviados por la Península.¹⁷

Los Estados Unidos de América, que con el comercio neutral habían casi duplicado en 10 años, desde 1797, el valor total de sus exportaciones y reexportaciones desde la Isla, vieron hostilizada su creciente marina mercante por franceses y británicos, envueltos en la guerra económica adicional del bloqueo continental.¹⁸ Desde el 24 de diciembre de 1807 el comercio con aquella nación mermaría mucho por una decisión de su Congreso, que prohibía habilitar y despachar sus buques a puertos extranjeros hasta tanto no quedara resuelto el litigio con Francia y su insistente reclamo para que los norteamericanos depusieran su neutralidad.¹⁹ La medida afectó de inmediato a Cuba, pues cualquier nave enviada a puerto hispano tenía que pagar elevadas fianzas, como sucedió con un bergantín de Filadelfia y la fianza de 21 000 pesos que tuvo que depositar por conducir hasta La Habana una carga valorada en 5000 pesos. Solo el interés de los comerciantes estadounidenses por acceder a un mercado proveedor de artículos que vendían después a elevados precios por el conflicto europeo, permitió que en los primeros 20 días de enero de 1808 visitaran el puerto más de 80 naves.

Así, entre el 1 de febrero y el 22 de marzo de 1808 entraban a puerto 35 naves y salían 75 con pabellón norteamericano, conduciendo frutos y enseres varios; y entre el 1 de abril y el 18 de mayo lo hacían otras 34 desde Charleston, Boston, Nueva York, Norfolk, Nueva Orleans, Portsmouth y Virginia; otros sitios eran: África, Málaga, Cádiz, Jamaica y Santiago de Cuba. También atracaban naves de Burdeos, Tenerife e Islas Turcas. Reiteraban las

¹⁵ ARNAC. Reales Cédulas y Órdenes, leg. 41, exp. 109. *Real Orden concediendo a la casa de Gordon y Murphy para que venga a este puerto desde el de Málaga el bergantín americano Spy con cargamento de frutos, géneros y efectos y retomar en el mismo buque dinero y frutos y producciones de estos dominios*. San Lorenzo, a 7 de noviembre de 1806.

¹⁶ *La Aurora*, No. 496, miércoles 27 de julio de 1808, p. 392. El inicio de la paz con Inglaterra y la entrada de Francia en un nuevo conflicto fue conocido por el capitán del bergantín de guerra inglés *Fire Fly*, David Boyel, al presentarse frente al Morro. Su misión, después de permitírsele la entrada en el puerto, fue llevar la noticia a todos los puertos que estuvieran en su derrota y a los que pudiera en el Caribe, Providencia, Puerto Rico, Jamaica, etc. De esta manera se pedía el cese del hostigamiento de los buques ingleses a los españoles y viceversa.

¹⁷ ARNAC. Junta de Fomento, leg. 74, exp. 2828. *Expediente promovido por varios comerciantes de esta plaza en solicitud de permiso para que los buques neutrales puedan cargar en los puertos y surgideros de la costa de esta isla*. 1808.

¹⁸ Marrero, 1984, tomo 10, p. 29.

¹⁹ AHOH. ACAH. Cabildo ordinario de 15 de enero de 1808, ff. 11v-13v.

autoridades que en los meses de febrero y marzo abandonaban el puerto “infinitas embarcaciones [...] a Norte de América”.²⁰

Un renglón afectado sobremanera en este período por las guerras y la persecución corsaria fue el comercio negrero, que vio reducido sus ingresos a niveles muy inferiores, comparado con años precedentes. Al iniciarse el conflicto con Inglaterra en 1804, y hasta 1808, los buques estadounidenses prevalecerían sobre los españoles y de otros países (Dinamarca, Holanda, Inglaterra y Suecia), y sobresaldrían las islas del Caribe sobre África en el envío de bozales (Humboldt, 1827).²¹ Entre 1802 y 1804, los ingleses trajeron contabilizados a La Habana, en 92 buques/viajes, a 18 890 negros bozales, mientras que los norteamericanos condujeron a 6987 en 171 buques/viajes. Importante fue el vínculo entre África, La Habana, Charleston y Nueva Orleans, pues entre esos territorios quedó establecido un comercio triangular en el que participaban negociantes de distintas naciones y casas comerciales para traer a La Habana a los negros bozales que empleaban en las plantaciones cañeras y otras actividades de la ciudad. Aquí, el principal problema fue la falta de naves que solucionaran las exigencias de los interesados, quienes tendrían que recurrir a los astilleros del norte para suplir el vacío existente en la Isla y de los cuales el apostadero y la Aduana registrarían cerca de 480 buques entre 1801 y 1820.²²

Durante este tiempo prosperaron nuevamente reclamos del comercio nacional. Uno de estos pedía franquicia de derechos durante 6 meses para artículos de primera necesidad: harinas, toda clase de menestras, carne vacuna y porcina, manteca de cerdo, sebo, lapas, aceite, bacalao y jamones, y para recibirlos era oportuno abrir los puertos ubicados entre Bahía Honda y Matanzas, además de Batabanó, al sur de La Habana.²³

Asociado a este hecho, el 28 de septiembre de 1808, llega a La Habana el navío *San Justo*, comandante, al mando del brigadier Rafael Villavicencio, marqués del Real Tesoro, para solicitar donativos con el fin de sustentar la guerra. Días después zarparía con el navío *San Lorenzo* hacia Veracruz a buscar los caudales necesarios para el rey, incluyendo el donativo, el numerario, joyas y otras alhajas, mientras que las fragatas *Ánimas*, de Miguel Mitsana, y *Nuestra Señora de los Dolores*, de José Aguilar, con cerca de 2874 cajas de azúcar, 1080 arrobas de café y pipas de aguardiente, tenían que extender su estancia en la bahía por problemas que limitaban su partida. En estas donaciones apoyaron autoridades del Gobierno, de la marina y terrestres, comerciantes, batallones, compañías de voluntarios, religiosos y habitantes de las principales locaciones, como Matanzas, San Juan de los Remedios, Sancti Spiritus, Puerto Príncipe, Santiago de Cuba, Bayamo y Trinidad. Hasta el 15 de junio de 1809

Ejemplar de papeleta o boleta de venta de negros bozales de 1804, utilizada en La Habana después de que permanecían en los barracones extramuros de la ciudad. En ella podemos encontrar el nombre del escribano ante quien se vendió el esclavo, los nombres del comprador, del buque, su capitán o maestro, el precio de venta y a quien iba consignada la “armazón” en La Habana, además del nombre que tendría el esclavo. ARNAC. Protocolos Notariales de La Habana

Figura 2

²⁰ ARNAC. Tribunal de Comercio, leg. 133, exp. 17. *Don Fernando Cairo y don Manuel Mercero, socios, contra don Francisco Antonio de Comas en el cumplimiento de cierta contrata de treinta y mil cueros*. 1808.

²¹ El número de negros bozales entrados en La Habana varía según la fuente consultada. A.V. Humboldt, en su obra *Ensayo Político de la Isla de Cuba*, los sitúa en 22 489, mientras que algunos investigadores y publicaciones periódicas manejan la cifra de 23 073, tomando como base el legajo 2207 del fondo de Santo Domingo del Archivo General de Indias en leg. 21, exp. 146; por los documentos consultados en el ARNAC, San Bartolomé, Santa Cruz de Dinamarca, Santa Amalia, Nueva Providencia, Jamaica, Granada, Martinica, Surinam y San Vicente fueron los puertos americanos que se destacaron en el envío de negros bozales en los primeros años del siglo XIX. Es así como, entre los años 1800 y 1820, llegan a La Habana más 230 000 negros bozales.

²² Desde 1809 aumentan las compras de buques estadounidenses para emplearlos en esta actividad, los que fueron naturalizados después de ser autorizados por el gobernador, la Comandancia de Marina y la Intendencia para que ser evaluados por los oficiales del Arsenal, recibir la Real Patente de Corso y Mercancía, la Real Patente de Navegación Mercantil y la Patente para el Comercio Negrero, amparados en los decretos de 1 de enero de 1802 y 23 de septiembre de 1817.

²³ AHOH. ACAH. Cabildo ordinario de 15 de enero de 1808, ff. 11v-13v.

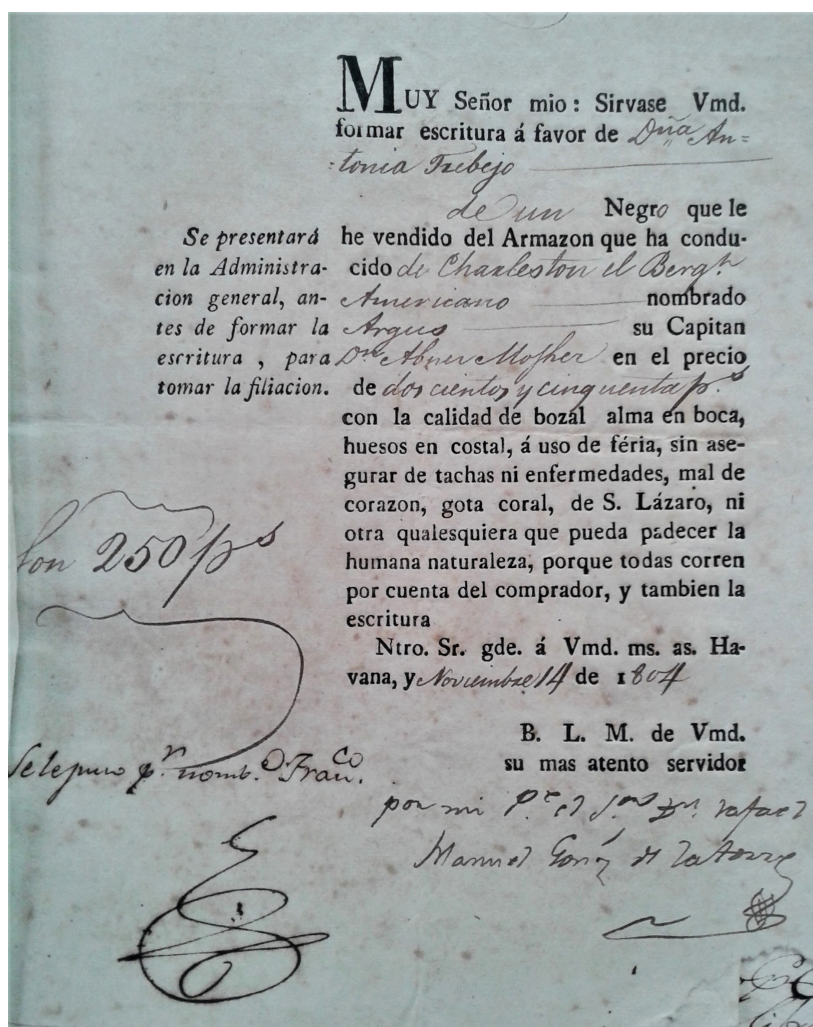
recaudaron 32 788 pesos que saldrían en el navío *San Leandro*,²⁴ y sobrepasarían el numerario total de 90 000 pesos.

Un informe de aquel 28 de septiembre abogaba por un comercio con neutrales bajo determinadas reglas, a saber: que los puertos de La Habana, Matanzas, Trinidad y Santiago de Cuba admitieran naves de cualquier nación con bandera neutral o española, y sus productos pagaran las tarifas dispuestas en el comercio libre sin privilegios de origen y clase; una vez en puerto, el buque cerraría sus escotillas para evitar la extracción y contrabando de mercancías, y sería fiscalizado por un guardia del resguardo a bordo hasta terminar su descarga; el buque neutral permanecería el menor tiempo posible, solo para dejar la carga-zón y habilitar su salida, y se encargarían de su

vigilancia el capitán y el sobrecargo. Si el consignatario ocultaba cualquier violación pagaría una multa según el caso.

Días después, el 7 de octubre, una esperada noticia era publicada en Filadelfia. El almirantazgo inglés ordenaba a sus naves de guerra presentes en aguas norteamericanas que liberaran a los marineros presos a bordo.²⁵ Los Estados Unidos de América levantaban el bloqueo y permitían el acceso de varias banderas, a la vez que vedaban otras. Respecto de este paso, el 10 de marzo de 1809, la prensa de Georgia, Savannah, informaba que el administrador principal de la Aduana había recibido del secretario de Hacienda de los Estados Unidos de América la orden de que el tráfico mercantil y la navegación se suspendía con Francia y Gran Bretaña, no así con España, Portugal, Holanda y sus colonias.²⁶ El 29 del propio mes

la noticia se anunciaba en La Habana, y el cabildo analizaba las afectaciones que podría ocasionar a los buques de Campeche y Veracruz, así como a sus exportaciones de harina y otros renglones, el incremento de los arribos estadounidenses que supondría la repentina medida del Congreso. Rápidamente dio sus resultados y, desde el 25 de marzo hasta el 13 de abril, llegaría un gran número de naves de aquel territorio, interesado en restablecer sus detenidas conexiones. Días después, el 18 de mayo, el *Aviso de La Habana* aclaraba las intenciones de Someruelos y del intendente Juan de Aguilar de enfrentar el problema ante la caída del precio en dos renglones tan vitales como el azúcar y el café, permitiendo el comercio con los aliados y los neutrales al liberar los derechos de entrada de esclavos, las monedas de oro y plata, y los utensilios agrícolas de ingenios y cafetales traídos en naves españolas y foráneas.



²⁴ ARNAC. Asuntos Políticos, leg. 10, exp. 74. *Real Orden*, fecha Isla de León a 14 de abril de 1810 avisando haberse enterado S. M. que en el navío *San Leandro* se embarcaron, bajo partida de registro los 32 788 pesos que se recogieron de donativos en esta Isla, y que se manda se den las gracias a los contribuyentes y a los encargados de su colectación. 1810.

²⁵ *La Aurora*, No. 534, miércoles 9 de noviembre de 1808, p. 737.

²⁶ *La Aurora*, No. 586, miércoles 29 de marzo de 1809, p. 3.

Un paso decisivo fue la autorización de que cada almacén particular tuviera dos llaves: una con su propietario y otra en la Real Hacienda, medida encaminada a evitar el fraude y el contrabando. La razón objetaba el número insuficiente de guardias de resguardo y ministros que ejercían sus funciones adecuadamente ante la aglomeración de buques frente al Morro que esperaban para entrar. Aquí salía a colación el interés de los ingleses de comprar harina norteamericana existente en La Habana. Estos podían transbordar productos entre buques sin necesidad de depositarlos en almacenes, y los comerciantes estadounidenses aumentar sus ganancias mientras durara el conflicto, por lo que se consentiría que en cada puerto habilitado tuviesen depósitos para sus productos y reexportaran libres de derechos para cualquier lugar permitido, habiendo pagado a su entrada los gravámenes dispuestos. La ropa podía mantenerse almacenada debido a su difícil deterioro y gran consumo. Los productos norteamericanos autorizados a transbordarse solo en naves españolas e inglesas eran el algodón, el tabaco en rama, el añil, la ceniza alcalina, etc., por los que se pagaba el mismo valor de la harina del 1 % por derecho de tránsito.²⁷

El arroz, el jabón, la grasa de cerdo y otros víveres traídos en naves hispanas desde Norteamérica abonarían un 30 % de derecho y el 50 % si era en naves extranjeras. Los envases de frutos, arcos, duelas y tabazón destinados a sustituir el cedro usado para fabricar cajas de azúcar estarían exentos de pago. De aceptarse otras propuestas de la Junta, el derecho de extranjería sobre los efectos no comprendidos en el arancel bajaría un 22 %, y el 15 % al algodón del norte, en sustitución del lienzo alemán usado por pobladores y esclavos. Las naves de aquel territorio serían reconocidas al entrar, al descargar y salir, y los capitanes y sobrecargos estarían obligados a mostrar los registros originales y demás documentos de su puerto de salida. Con el cuerpo policial creado al afecto vigilarían a los pasajeros extranjeros, no admitirían una prolongada estancia de ellos para evitar la adquisición de casas, almacenes o tiendas para expender géneros, mientras que la ganancia obtenida por vender su carga quedaría bajo estrecha supervisión y el fraude quedaría sancionado con multas ajustadas al monto de la violación.

Como hemos dicho, en España nunca faltaron voces que clamaban por frenar el comercio entre los territorios americanos y los extranjeros, apelando a edictos reales. No solo intentaron frenar desde la Península y Nueva España la prosperidad de La Habana desde años atrás, cuando trataron de impedir que los norteamericanos trajeran su harina por razones proteccionistas; Cádiz y otras regiones españolas pugnaban por similar objetivo, aunque al final no prevalecieron sus planes. Palabras parecidas fluyeron en el Ayuntamiento el 6 octubre de 1809 a raíz de la Real Orden de 10 de julio, que limitaba nuevamente el acceso de naves extranjeras al puerto.

Pero La Habana desconocía los decretos de 17 y 21 de marzo que prohibían el acceso de buques extranjeros a puertos coloniales y la alteración de los aranceles. Durante el análisis de ambas disposiciones por el cabildo, el 16 de junio de 1809, se apreció una actitud desafiante por parte de los habaneros. El Consulado elaboró sus propios reglamentos de comercio, en los que admitía las embarcaciones extranjeras bajo un arreglo de los derechos de entrada y salida. No obstante la resistencia del Consulado de Cádiz, el Gobierno español no estaba en condiciones de exigir y aplicar nada en sus dominios, de modo que los cubanos continuaron adelante con su comercio.²⁸

Someruelos no tuvo más remedio, por el momento, que admitir las referidas órdenes reales según leemos en un oficio del 14 de julio presentado en el cabildo. En septiembre escaseaba nuevamente la harina. Juan Herrera de Ávila, brigadier de la Real Armada y comandante general de marina, admitiría que, por no haberse acordado aún el arribo de neutrales, era preciso solicitarla a Veracruz, desde donde se abastecía el mercado habanero durante el embargo norteamericano, pero, al levantarse el bloqueo, los comerciantes novohispanos tropezaron en sus intenciones exportadoras. Iniciaba así un acalorado debate entre quienes abogaban o no por mantener el tradicional mercado a pesar de venderse cada barril a 50 pesos, precio muy alto comparado con los del norte, que ofertaban mayores volúmenes a menos costos. Nueva España se vio afectada al no enviar las dos terceras parte de 6000 tercios de harina que ofreció de asistir los norteamericanos, con lo que resultarían perjudicados también

²⁷ AHOH. ACAH. Cabildo Ordinario de 28 de abril de 1809, ff. 216r-216v.

²⁸ AHOH. ACAH. Cabildo extraordinario de 16 de junio de 1809, ff. 374r-374v.

Santiago de Cuba y Puerto Príncipe. Quedaba demostrado que impedir la entrada de buques norteamericanos para beneficiar la escasa entrada de harina novohispana sería como sacrificar la fortuna pública de Cuba.²⁹

En este contexto, la harina del virreinato fue importante hasta que los estadounidenses ocuparon su lugar, pues, como quedara expuesto tiempo después, el reclamo de los comerciantes novohispanos no tardó. El 26 de abril de 1809 cursaron un reclamo al virrey Pedro de Garibay para que derogara los decretos de 1806 y 1807, atento a la ilegalidad y arrojo con que abrían el puerto habanero y estrechaban el comercio directo con los Estados Unidos, al permitirse que llegaran efectos ilícitos y prohibidos, cuyo comercio no tenía otro objetivo que llamar a aquella plaza la concurrencia de forasteros y atraer a ella considerables cargamentos de manufacturas europeas, para repartirlas con utilidad en las demás de América. Afirmaban que los puertos de La Guaira, Campeche, Maracaibo y Puerto Rico se liaban con La Habana, y sus habitantes no respetaban la matriz al comerciar con los norteamericanos “que ha más de su gobierno ha manifestado su adhesión y conformidad con las operaciones de la Francia, aún no ha reconocido nuestro soberano ni a la Suprema Junta Central que lo representa”,³⁰ actitud, la cubana, que, según los veracruzanos, no respondía a los problemas provocados por una sobreproducción no comercializada, sino a “un espíritu de libertinaje y al prurito de querer que sea la Isla de Cuba el emporio del comercio y el almacén general de América”.³¹ La Habana conocía desde hacía décadas cuan ventajoso era el comercio con los puertos del norte y otros extranjeros, para lo que ampliaría, cada vez más, su accionar e influjo en el Caribe al incluir a México y reemplazar en breve tiempo el papel ejercido por Veracruz como puerto principal y redistribuidor (Ortiz, 1999).

La representación del 16 de septiembre de 1809, hecha por Claudio Martínez Pinillo, apoderado del Real Consulado, evaluaba la afectación que causaba a los ramos agrícolas más importantes

del país la escasez de naves, como resultado de la imposibilidad peninsular de atender el fomento de su marina mercante y la rigurosa prohibición de admitir a naciones amigas. En tan agravantes circunstancias debió la Isla otra vez su salvación a la prudente sabiduría y firmeza de sus jefes gobernantes. El permiso concedido a extranjeros, pese a reiteradas prohibiciones y de máximas ministeriales, evitaría la necesidad de tomar caminos que comprometían de algún modo el respeto y la obediencia al poder constitutivo. Presentó el Consulado un reglamento que proponía abrir el comercio a neutrales y amigos, medida indispensable para una época en que no podían recibirse auxilios peninsulares. Haciéndose cada día más insoportable la situación en Cuba, se repitieron sus clamores el 13 de enero de 1810, a reserva de que el rey aprobase un plan y un reglamento que permitiese el arribo de géneros de primera necesidad a cambio de frutos nacionales.³²

Aunque no había quedado prohibido totalmente el comercio con neutrales, el conflicto bélico en Europa afectaría nuevamente a las colonias americanas. Cádiz le respondería el 13 de marzo de 1810 a Pinillo que necesitaba pensar al respecto, por lo delicado del asunto y porque la resolución emanada brindara justas providencias. En España analizaban el sistema legal del comercio de Indias y la forma de instaurar uno favorable a los intereses del Estado y el comercio. Las *Leyes de Indias* frenaban el comercio con los extranjeros y sus naves por el alcance que tenían, pero quedaba implícito que, en caso de necesidad, y porque desde España y sus colonias ofrecían escasos recursos, acudieran a La Habana con renglones útiles a su sustento, siempre bajo asenso y especial cuidado del Gobierno y la Intendencia. Quedaba abierto el camino a los neutrales.

Por ser Cuba una ínsula que desde tiempos preteritos abasteciera el mercado doméstico con carne porcina y vacuna, hasta diciembre de 1810 siguieron llegando naves con estos productos y vinos de Norteamérica. El 16 de enero la fragata inglesa *Vase*, que con vino y aceite exhibía patente a los aduaneros, era tema de conversación en

²⁹ AHOH. ACAH. Cabildo ordinario de 28 abril de 1809, ff. 213v-215r.

³⁰ Biblioteca Nacional José Martí (BNJM). Sala Cubana. CM. Morales, tomo 79, No. 89. *Instancia del Consulado de Veracruz en contra del libre comercio de Cuba con países extranjeros*. Veracruz, 26 de abril de 1809.

³¹ Ídem.

³² BNJM. Sala Cubana. CM. Morales, tomo 82, Nos. 1-5. *Cartas de Claudio Martínez de Pinillo y otros papeles*.

el cabildo por ser portadora de importantes mercancías para la ciudad y la imperiosa necesidad de admitir a todos los nacionales y extranjeros que mostraran intención de ello.³³ Pero muchos de aquellos géneros venían dañados, al no cumplirse las normas requeridas de conservación. Se reglaba que la vacuna de primera clase tuviera su número identificativo y la marca de fuego; la de cerdo el número uno y dos indicativos de segunda y tercera calidad, todo envasado en barriles y en salmuera. Ejemplo de dos buques norteamericanos que entraron con esta carga fueron la goleta *Eliza* y el bergantín *Havana Packet*. Ellos conducían 294 barriles de vacuna y 245 ½ barriles de cerdo, y el segundo 250 barriles de cada uno.³⁴ También llegaron tres vasos españoles, uno de Norfolk y dos de Nueva York con harina: las goletas *Diligencia* y *María Gertrudis*, y el bergantín *Inés Manuela*, respectivamente, acompañados por los bergantines *Bailén* e *Isabel*.

Aun cuando las relaciones políticas entre Cuba y los Estados Unidos de América estuvieron restringidas, no así lo fueron las comerciales, que, desde abril de 1810, volvieron a renovarse en beneficio mutuo. Desde 1811, gracias a la expansión alcanzada por el comercio en virtud del permiso concedido en 1807 por las autoridades superiores de la Isla para introducir efectos extranjeros en los puertos habilitados, se establecieron varias casas comerciales criollas y extranjeras que prosperaron y adquirieron buques con la ilusión de iniciar un floreciente comercio. Contrario a lo que expresan varios informes, fue apreciable el número de bajeles que tocaron La Habana procedentes de los Estados Unidos de América y Europa, principalmente de Inglaterra,

que en este período era una potencia marítima y económica justificada en su inmenso capital y en unas marinas real y comercial proporcionadas, en detrimento de otras potencias. Los estados anuales de la marina mercantil inglesa arrojaban que, desde el 5 de enero de 1789 a similar fecha de 1802, Inglaterra contaba con 10 738 buques que arqueaban 1 125 490 toneladas.³⁵ Sería fácil inferir que ocho años después superarían este número, incluida las pérdidas causadas por naufragios y diversos eventos.

El conflicto entre Inglaterra y los Estados Unidos de América

Meses antes de iniciarse el conflicto anglo-americano, Someruelos dejaba la capitanía general en manos de Juan Ruiz de Apodaca.³⁶ A partir de entonces, el futuro cercano del comercio cubano correría entre estos dos países anglófonos, y los Estados Unidos de América verían afectado su comercio al cerrar nuevamente sus puertos³⁷ hasta fines de 1814, cuando firman la paz. A tenor de ello, las autoridades gubernamentales, el prior y los cónsules del Real Consulado de Comercio exhortaban a cumplir estrictamente la neutralidad hispana en el conflicto, exhortando a los comerciantes y capitanes de las naves a que admitieran en sus bodegas solo sobordos españoles autorizados y despachados, pues lo contrario afectaría los intereses nacionales. En este sentido, el almirantazgo inglés aseguraba a Someruelos que sus naves no molestarían a los buques que navegaban con pabellón español, bajo la premisa de que no admitieran productos ni personas impropias que socavaran la legalidad.³⁸

³³ AHOH. ACAH. Cabildo extraordinario de 16 de enero de 1810, s/f.

³⁴ AHOH. ACAH. Cabildo ordinario de 6 de julio de 1810, ff. 414r-416r.

³⁵ *La Aurora*, No. 160, miércoles 23 de febrero de 1803, p. 566.

³⁶ El 13 de abril de 1813, Someruelos embarcaba hacia Cádiz en el convoy de los navíos *Asia* y *Algeciras*, que protegían a varios buques del comercio. El primero lo comanda el brigadier Miguel Gastón, el segundo, el de igual cargo Anselmo Gomendio.

³⁷ España, al conocer la declaración de guerra del 18 de junio, mantuvo la neutralidad durante el tiempo que duró el conflicto con el objetivo esencial de evitar el enfrentamiento con ambos. Con los vecinos del norte, por la importancia que tenía para el comercio nacional mantener el intercambio mercantil, aunque disminuido desde ahora, y con Inglaterra por la amistad que forjaron desde 1808 y la posibilidad de que sus naves de guerra protegieran sus propiedades y escoltaran a las españolas en sus travesías hacia Europa, donde transcurrían las guerras napoleónicas y en las cuales España era partícipe. El 21 de diciembre de 1813 ambas cámaras del Congreso estadounidense decretaban un bloqueo general a las actividades mercantiles en los puertos y prohibían cualquier certificación aduanera a los buques, excepto a los que salieran en lastre con las obligadas autorizaciones de navegación.

³⁸ ARNAC. Asuntos Políticos, leg. 13 exp. 31. *Aviso al comercio, en virtud de la declaración de guerra entre los Estados Unidos e Inglaterra, por parte del Almirante de la flota de S. M. B. en Port Royal, Jamaica, al Capitán General de la Isla de Cuba, aclarando que los buques de bandera española no sufrirán perjuicio ni interrupción en su viaje*. 6 de octubre de 1812.



Juan Ruiz de Apodaca. AGI. RETRATOSGCG_CUBA, 4

Sin embargo, uno de los puntos en que los ingleses violaban su compromiso era con aquellas naves españolas construidas en astilleros nortños y que en esta época formaban una extensa lista de buques naturalizados por la Comandancia de Marina. Las características constructivas de estos barcos eran muy conocidas por los oficiales ingleses, quienes desde la lejanía los identificaban y perseguían bajo la duda de que pudiera tratarse de un encubrimiento de nacionalidad y cargamento. Exigían que, para evacuar cualquier duda, se presentara la documentación extractada donde constase el contrato de compraventa y la firma de todos los tripulantes o, en su defecto, si no sabían firmar, los signos que los identificaban como miembros.

Aunque los norteamericanos permanecieron en La Habana, el predominio inglés entre 1814

y 1820 se haría ver a través de grandes volúmenes de efectos llegados de Cork, Glasgow, Greenock, Jersey, Kingston, Liverpool, Londres, Nassau, Portsmouth, Providencia y otros puertos europeos. El mercado habanero recibía carbón, cerveza, clavazón, ferretería, ganado, ladrillos, loza, maquinarias, metales (hierro, hojalata, plomo), pailas, pizarras, pólvora, sal, textiles, vidrio, vino y víveres, efectos que en su mayoría venían consignados a los comerciantes y hacendados que tenían a la capital como principal centro de sus actividades: Antonio Frías, Azcarate, Carricaburu y Arrieta y Comp., Comas, Disdier y Murphy, Durán, Santiago Drake y Comp., Ferrer y Comp., Francisco Loynaz y Comp., Gimbal, Grey y Fernández, Clemente Ichaso, Gabriel Lombillo, Mendive, Michel, Miguel Ferrer, Miralla, David Nagle, Ordaz, Patricio Wolf, Sánchez y Serrá.

Bajo estas condiciones, el contexto obligaba, y las noticias oficiales en los diarios de ambos países reiteraban la necesidad de convoyarse con buques de guerra para evitar ser capturados. Extraordinario y atractivo debió ser el paisaje que mostraban el fondeadero del Morro y la bahía, cuando el 14 de mayo anunció el *Diario del Gobierno de La Habana*, la partida de 180 velas protegidas por la fragata inglesa *Eliza*, un navío y tres bergantines de guerra hacia Europa; y el 8 de agosto de 1813, la salida del navío de la Royal Navy *Asia*, del comandante George Scott, con 40 naves para Europa. De los 795 buques entrados en 1813, 582 eran mercantes españoles y 49 de guerra, mientras que los ingleses reconocían el puerto con 11 de guerra y 74 mercantes, 30 más que los Estados Unidos de América; 295 españoles y 49 estadounidenses trajeron víveres, aquellos con vino, harina, aceite, legumbres y frutas, y los segundos con harina, tasajo, manteca y carnes saladas. El resto ofrecía al mercado ropas, mercería, palo de tinte, grana, añil, sebo, algodón, dinero y envases de varias clases. Los que marchaban llevaban aguardiente, azúcar, café, cuero al pelo, madera,

ARNAC. Correspondencia de los Capitanes Generales, leg. 103, exp. 3 y leg. 105, exp. 10. *Correspondencias y cartas pertenecientes al período de mandato del gobernador de Cuba Juan Ruiz de Apodaca. 1812-1814*. En los años que duró el conflicto varios buques españoles sucumbieron ante las naves inglesas en aguas del Atlántico y el Caribe. En muchos casos alegaban desconocimiento y tardanza de las órdenes emitidas. Sin intención de violar la neutralidad española, víctima de ellos fue la fragata española *Divina Pastora* que, en su viaje de La Habana a Nueva York, en 1813, fue capturada y condenada en Halifax por el almirantazgo inglés, pues su dueño y capitán desconocía el bloqueo a las ciudades de Nueva York, Charleston y Savannah. Esta fragata, que navegaba a Filadelfia, llevaba en su bodega 114 bocoyes de azúcar moscabada a nombre de Luis de Onís. El dueño de la nave, Manuel Gregorio Martínez, comerciante gaditano, residente en La Habana, apelaba al gobernador Apodaca para que actuara en su nombre y reclamara su propiedad a los ingleses.

miel, tabaco y otros enseres de Campeche, Guatemala, Florida y México como palo tinte, grana, añil y algodón que reexportaban.³⁹

Al siguiente año, al convoy inglés que sale el 15 de mayo de 1814 con 40 naves, se le integran, de las presentes en La Habana, 21 inglesas, 9 españolas, 1 prusiana, 2 portuguesas y 2 suecas, algunas hacia Cádiz, La Coruña, Mallorca, Santander, Tenerife y Tarragona en España; otras a Glasgow, Jersey, Greenock, Liverpool y Londres en el Reino Unido; también iban a Portugal y Malta. El sobordo consistía en 7609 cajas de azúcar blanca, 10 017 de azúcar quebrada, 1303 bocoyes de café, 4776 barriles de café y 10 927 sacos de café.⁴⁰ Otro convoy de 15 naves leva anclas con igual destino el 10 de noviembre, protegido por el navío de guerra inglés *Argo*, bajo el mando del comandante William Fothergill. Un breve estimado del monto de los efectos ingresados en 1814 nos lo ofrece el *Diario del Gobierno*: 37 017 barriles de harina, 20 038 barriles de vino, 93 barriles de vinagre y 2928 barriles de aguardiente de España. Salían 176 352 cajas de azúcar, 529 990 cajas arrobas de café, 22 168 arrobas de cera, 7452 pipas de aguardiente de caña y 15 942 bocoyes de miel de purga,⁴¹ un poco menos que en 1816 para algunos productos, cuando el comercio habanero expedía 200 487 cajas de azúcar, 370 229 arrobas de café, 22 365 arrobas de cera, 26 797 bocoyes de miel de purga y 1 260 ½ pipas de aguardiente de caña.⁴²

Aunque la paz entre ingleses y norteamericanos llegaría a finales del año 1814, aún no había culminado la tendencia experimentada por los convoyes ingleses, pues el 27 de febrero de 1815 zarpaba una flotilla de 16 naves, protegidas por la goleta inglesa *Remes*, del teniente de navío Joseph His; el 17 de abril salía hacia Londres otro convoy de

17 buques escoltados por el bergantín de guerra inglés *Mariscal* (capitán de fragata James Heach) y el bergantín de guerra inglés *Fervent* (teniente de navío William Hochan), y el 5 de mayo anclaba en la bahía, tras 12 días de singladura desde Honduras, el bergantín inglés *Xider*, con el teniente de navío James Pearse, en compañía de 14 buques mercantes. Este fue el paisaje que se vislumbró durante estos años de auge comercial en el puerto habanero, además de la presencia de los buques de guerra hispanos que cumplían similar misión.⁴³

De manera que continuaron zarpando de Gran Bretaña a La Habana, el Caribe y viceversa naves mercantes protegidas por las de guerra inglesas con apreciables sobordos que, en ocasiones, zozobran en nuestras aguas y otras áreas de América por ignorancia, temporales o averías, de lo cual se hizo eco el diario norteamericano *Nile's Weekly Register*: "A great number of vessels, especially British, have been recently wrecked on the American coast; and many lives have been lost",⁴⁴ expresión realmente reveladora cuando analizamos los documentos contemporáneos con sus variadas reflexiones y ejemplos.

Entre 1795 y 1814, época de continuos conflictos bélicos, Cuba había aumentado su población a 600 000 almas. Específicamente, La Habana, que en 1791 tenía 44 337 habitantes, en 1810 acogía a 96 304. Por los puertos de la Isla se expedían más 3 000 000 de cajas de azúcar que superaban los 90 000 000 de pesos y la Aduana Real recaudaría, en 7 años, 32 000 000 por impuestos. En un año, las salidas de efectos agrícolas reunieron los siguientes valores: 5000 pipas de aguardiente, 84 823 cajas de azúcar, 100 000 quintales de café, 30 000 arrobas de cera, 21 000 bocoyes de miel y 36 000 cueros al pelo. Un breve muestrario estadístico revela cuantas naves españolas y foráneas

³⁹ *Diario del Gobierno de La Habana*, No. 1362, miércoles 12 de enero de 1814, p. 1. Además de españolas, inglesas y estadounidenses, la Aduana registraba naves de Portugal (11), Suecia (19), Rusia (3), Grecia (1) y Prusia (1).

⁴⁰ *Diario del Gobierno de La Habana*, No. 1449, viernes 20 de mayo de 1814, p. 3. 26 días después, el 16 de julio, levaba ancla hacia Londres la fragata española *Clara* (capitán José Martín Ibarguengoitia), a la custodia de 11 buques y, al siguiente día, el navío de guerra inglés *Conquistador* (comandante William Estuart), con 18 naves hacia el mismo destino.

⁴¹ *Diario del Gobierno de La Habana*, No. 1610, jueves 10 de noviembre de 1814, p. 3.

⁴² *Diario del Gobierno de La Habana*, No. 9, jueves 9 de enero de 1816, p. 1.

⁴³ Al finalizar diciembre de 1815, habían entrado en La Habana 832 buques: 41 españoles de guerra y 31 extranjeros de la misma clase, 489 mercantes españoles y 291 extranjeros. Salieron en el mismo año 802: 38 de guerra españoles y 31 extranjeros, 487 mercante españoles y 246 extranjeros.

⁴⁴ *Nile's Weekly Register*. Saturday, September 16, 1815, p. 44. En el caso particular del archipiélago cubano, entre los años 1801 y 1815, los documentos consultados divulgaban el naufragio de 72 buques estadounidenses y 42 ingleses por variadas causas; los ingleses serían los que entre 1812 y 1814 sufrirían el mayor número de pérdidas, debido a causas naturales como temporales, corrientes y marejadas, principalmente en la región occidental, cuando describían la derrota desde Jamaica con escala en La Habana para continuar en convoy hacia Gran Bretaña.

llegaron entre 1801 y 1814. Entre 1801 y 1805: 1780 españolas y 2701 foráneas; de 1806 a 1810: 1165 y 3155 de una y otra, y entre 1811 y 1814: 1671 y 1491, es decir, 4616 hispanas y 7347 extranjeras en 14 años, para una diferencia de 2731 naves.⁴⁵

En estos años de conflictos, y hasta diciembre de 1813, se cargó y descargó esta considerable cantidad de mercancías por todos los muelles del puerto, pues los habituales no tenían condiciones para acoger todas las carretas y carruajes. Es así como comienzan a prosperar varias propuestas para ampliar y construir nuevos atracaderos junto a los cuatro muelles principales que existían en 1800, alentados por el trasiego anual y el incremento del comercio nacional. Desde 1774 progresarían varios recursos para mejorar el antiguo muelle de Marimelena, que supondría una gran inversión de sus dueños y el Gobierno con el objetivo de garantizar el traslado y la seguridad de personas y bienes entre ambas riberas. Existían, además, otros distribuidos por la bahía que debían su nombre al lugar donde estaban (Casa Blanca, La Machina, Luz, Guasabacoa, etc.), todos con mayor o menor grado de funcionalidad y deterioro, que atraerían el interés del comercio, las autoridades y el cabildo en mayo de 1814, al estudiarse un proyecto que buscaba construir un muelle en la plaza de San Francisco y para el que se nombraría una comisión integrada por Crucet, Mendive y Montoto, quienes, juntos a otras autoridades, analizarían, en el mes de junio, sendos planos del futuro muelle realizados por el teniente coronel de ingenieros Anastasio de Arango y el comandante de ingenieros Fermín Montañón, con las explicaciones oportunas.

Uno de los primeros muelles en construirse para el comercio fue el de Caballería, que, desde 1794, prestaría servicio en el espacio comprendido entre la Real Fuerza y la calle de Jústiz, donde radicaban la Aduana y su almacén, y que sustituyó a su viejo e inoperante muelle. Para facilitar la carga y descarga contaba con cuatro pescantes, y, hacia 1826, se proyectaría una verja de hierro mandada a forjar en Bilbao. Al ser uno de los cuatro principales del puerto, transitaban por él grandes volúmenes de géneros, pero su diseño impedía realizar mayores transacciones en momentos de mayor afluencia de naves. Su estrechez y cortedad estructural clamaba nuevas reformas desde 1812, año en que se crearía, desde el 25 de febrero, un arbitrio de donativos que recaudaría 260 000 pesos y se extendería hasta el 28 de abril de 1814, ofrecido esencialmente por comerciantes habaneros.

Según una Junta de Gobierno celebrada el 11 de enero de 1815, existían varias razones por las cuales no había prosperado el clamor de 25 comerciantes; la primera, por la pérdida desde 1800 del expediente original enviado a la Capitanía General, la Comandancia de Marina y la Intendencia que pedía hacer un muelle en la cortina de la plaza de San Francisco para exportar y reexportar productos, mientras que el de Caballería quedaría únicamente para importar. Las dificultades encontradas por Someruelos



Figura 4

Paisaje de los muelles que a inicios del siglo XIX sufren cambios para asimilar el incremento del comercio, según litografía de Federico Mialhe

⁴⁵ ARNAC. Intendencia, leg. 379, exp. 35. *Expediente promovido por el Real Consulado con el designio de que por esta Superintendencia se justifique los motivos con que ocurre el rey para que S. M. se digne dejar a los frutos de esta isla en el libre movimiento en que se hallan en el día.* 1815. Aunque las cifras aportadas en este informe difieren en algunos valores cuando se revisan otras fuentes sobre el mismo tema, no están lejos de la realidad que prevaleció. La Aduana, la Real Hacienda, la Intendencia y la Comandancia de Marina elaboraban sus propios informes y los comerciantes acudían a ellas en muchas ocasiones cuando trataban sus intereses con las instituciones españolas.

para conciliar las ordenanzas sobre el asunto entre los diferentes estamentos de la Marina y el Gobierno dieron al traste con el éxito momentáneo del proyecto. La segunda dificultad tuvo vínculo con las condiciones políticas económicas existentes en España, que no dejaron arbitrio a la Isla para socorrer los reclamos de la metrópoli durante seis años.

Uno de los principales objetivos de los proyectistas del muelle de San Francisco era dotar al litoral de la bahía de un espacio donde pudieran atracar embarcaciones de varios portes y tipologías al mismo tiempo, y facilitar el trasiego de mercancías de forma expedita sin los inconvenientes de los muelles de antaño. La construcción del muelle se iniciaría en 1817 y quedaría unida su es-

tructura al de Caballería, Contaduría, el llamado “de la sal”, el muelle “de piedra” y La Machina, incluyendo en su espacio los tinglados de Villalta y Carpineti, nombrados así por sus propietarios. Con su edificación se proponían derribar la muralla que existía en el lugar, construida para controlar el acceso desde el mar. Con esta remodelación del espacio facilitaban el atraque simultáneo de 8 o 9 goletas costeras, que, por medio de planchas extendidas hasta el mar, podrían realizar sus operaciones. También atracarían botes y guadaños empleados en el tráfico de la bahía por sus propietarios. En 1820 el muelle de San Francisco estaba operativo; para él se propuso un reglamento de 15 artículos, orientados a conservarlo mediante el pago de un impuesto que

Figura 5

Verja y pórtico por donde se accedía al muelle de San Francisco. ARNAC. Mapoteca. Plano 3100



Figura 6

Foto del muelle de San Francisco de inicios del siglo XX. Library of Congress Prints and Photographs Division

solicitaba la Junta del Consulado con apoyo de la Administración de Rentas Reales.

Un hecho de transcendental relevancia para la navegación y el comercio en el archipiélago cubano acontecería en este período, como parte de una solicitud de Apodaca y el interés real de favorecer a la Isla. En 1818 comienza la construcción del primer barco de vapor, que navegaría a solicitud de la casa comercial de Juan O’Farril y Bastián al astillero de Filadelfia por el precio de 7000 pesos. El buque se haría sobre la quilla de otro que estaba en grada bajo las siguientes dimensiones: 126 pies de eslora, 22 ½ pies de manga y 9 pies de puntal con 210 toneladas de arqueo. Al terminarse, a mediados de julio, se registró en el puerto de salida bajo el nombre de *Mississippi* y, una vez en La Habana, en febrero de 1819, la Comandancia de Marina lo naturalizó como *Neptuno de La Habana*, habiendo sido designado como su capitán Juan Calvet y ser el primer vapor con pabellón español que surcaba las aguas de Cuba. O’Farril tendría privilegios absolutos sobre el buque durante 15 años.⁴⁶

Concluidas las guerras napoleónicas, el cambio que operaría el mundo sería determinante para que España, entre otras medidas, aplicara una política comercial más amplia en Cuba y América. Fernando VII firmaba el Real Decreto de 10 de febrero de 1818, por el cual quedaron abiertos los puertos de la Isla al comercio con todas las naciones sin limitación alguna y, 6 años después, el 9 de febrero de 1824, ordenaba mantener las relaciones comerciales con extranjeros de países aliados a España y sus buques a través de los nuevos puertos habilitados en las Indias y del establecimiento de aduanas, aranceles y nuevos derechos de importación y exportación en igualdad de condiciones, a semejanza de Europa, con gran preferencia y ventajas hacia el comercio, la agricultura y la industria españoles. Finalmente, expresaba el Real Decreto que: “Entretanto que se plantea y establece lo prevenido en los dos artículos precedentes, no se hará novedad en el estado actual del referido comercio, asimilándolo en cuanto sea posible en los demás puntos a lo que se practica en la Isla de Cuba”.⁴⁷

El libre comercio se mantuvo vigente hasta el 21 de febrero de 1828, en que fue derogado, casi 4 años después de haberse emancipado la mayor parte de las colonias americanas y haber quedado el Imperio ultramarino reducido a los enclaves de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, colonias que gozarían hasta finales de siglo de un comercio privilegiado con la metrópoli, puesto que el “Imperio insular” continuaba estando bajo soberanía hispana, y los comerciantes de uno y otro lado disfrutaban de ventajas arancelarias frente a terceros, y el tráfico metropolitano un trato preferente frente a las colonias. El monopolio se había quebrado irremisiblemente, tanto en el terreno del comercio como en el del transporte, donde los buques tendrían que coexistir con los barcos coloniales, especialmente con los de Cuba, especializados en el comercio de cabotaje, al tiempo que garantizaban el aprovisionamiento de las colonias de la América continental (Alfonso, 2002).

Recibido: 20 de septiembre de 2022

Evaluado: 1 de noviembre de 2022

⁴⁶ ARNAC. Protocolo Notarial de Marina. 1819, tomo 1, ff.: 158r-166r.

⁴⁷ Rodríguez, 1866, tomo 5, p. 291. *Real Decreto dictando reglas para el comercio con extranjeros*. Palacio, 9 de febrero de 1824. Este real decreto queda confirmado cuatro años después, el 2 de septiembre de 1828 en Madrid. ARNAC. Reales Cédulas y Órdenes, leg. 77, exp. 157. *Real orden derogando los permisos concedidos para el comercio de América en los términos que se previene en los cuatro artículos que comprenden*. 1824.

Bibliografía

ALFONSO MOLA, M. (2002). *El tráfico marítimo y el comercio de Indias en el siglo XVIII*. XXVI Jornadas de Historia Marítima.

HUMBOLDT, A. V. (1827). *Ensayo Político sobre la Isla de Cuba*. Imprenta de Paul Renouard.

MARRERO ARTILES, LEVI (1978). *Cuba: economía y sociedad*. Ed. Playor S. A.

ORTIZ DE LA TABLA, J. (1999). *Comercio neutral y redes familiares a fines de la época colonial*. EEHA, CSIC.

PÉREZ HERRERO, P. (1992). *Comercio y mercados en América Latina colonial*. Editorial MAPFRE.

RODRÍGUEZ SAN PEDRO, J. (1866). *Legislación Ultramarina*. Imprenta de los señores Viotes, Cubas y Vicente.

Fuentes primarias

Archivo Nacional de la República de Cuba (ARNAC)

Reales Cédulas y Órdenes de S. M.

Junta de Fomento

Asuntos Políticos

Tribunal de Comercio

Correspondencia de los Capitanes Generales

Intendencia

Protocolo Notarial de Marina

Archivo Histórico de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana (AHOH)

Actas Capitulares del Ayuntamiento de La Habana (ACAH)

Biblioteca Nacional José Martí (BNJM)

Instancia del Consulado de Veracruz en contra del libre comercio de Cuba con países extranjeros

Cartas de Claudio Martínez de Pinillo y otros papeles

Publicaciones periódicas

La Aurora

Diario del Gobierno de La Habana